

REFERAT Fællesmøde mellem Økonomiudvalget og Plan-, Bolig- og Miljøudvalget d. 26-01-2021

Mødedato Tirsdag d. 26. januar 2021 kl. 07:30

Mødested Teams

Mødedeltagere Jørn Pedersen, Søren Rasmussen, Poul Erik Jensen, Elvis
Comic, Jesper Elkjær, Hans Holmer, Molle Lykke Nielsen, Benny
Dall, Yrsa Mastrup, Ole Alsted, Jakob Ville, Birgitte Kragh, Eea
Haldan Vestergaard, Simon Rømer

Indholdsfortegnelse

Endelig vedtagelse af lokalplan 0042-21 Marina City med tilhørende Kommuneplantillæg 8 og miljø- og VVM-tilladelse til Marina City.....	3
VVM-tilladelse til Marina City.....	16
Analyse af alternativer vedrørende klapning af fjordbundsmaterialer fra Marina City-projektet.....	19
Endelig vedtagelse af lokalplan 0415-15 Vonsild Øst med tilhørende kommuneplantillæg 30.....	22
Underskriftsark.....	32

Punkt 1: Endelig vedtagelse af lokalplan 0042-21 Marina City med tilhørende Kommuneplantillæg 8 og miljørapport

20/10858

Resumé

Forslag til Kommuneplantillæg 8 til kommuneplan 2017-2029 og lokalplan 0042-21 samt Miljørapport har været fremlagt i 8 ugers høring i perioden 4. maj 2020 - 29. juni 2020. I forbindelse med høringen har forvaltningen modtaget 59 høringssvar i høringsperioden og 9 efter høringsfristens udløb.

Høringssvarene giver anledning til at anbefale 5 overordnede justeringer af planerne:

1. Der sker en reduktion af muligheden for placering af boliger, så de skal placeres på eksisterende landareal. (der sker en indskrænkning af mulighederne for placering af boliger, så de alene kan placeres på eksisterende landareal.)
2. Reduktion i byggehøjden mod øst ud mod fjorden (aftrapper) fra 4 til maks. 3 etager, og topkote fra 29 til maks. 20 meter.
3. Muligheden for forskellige småbygninger i grønt område mod øst ved Skamlingevejen udgår.
4. Det præciseres, at den omtalte støjdæmpning i form af en støjskærm langs Skamlingevejen skal være transparent – idet det samtidig bemærkes, at det forventes, at støjskærmen erstattes af lokale, støjdæmpende tiltag i de kommende, byggeretsgivende lokalplaner (i forlængelse af den konkrete projektudvikling).
5. Lokalplanen skal ikke gælde for det blivende søterritorium, og dermed udgår delområde 2 og 5.

Kommuneplantillæg 8 indeholder en omdisponering af de eksisterende rammer i Kommuneplan 2017-2029.

Lokalplan 0042-21 skaber rammerne for en ny bydel og lystbådehavn med op til 1.000 bådpladser med tilhørende funktioner. Der skabes mulighed for boliger og havnerelateret erhverv, kulturelle funktioner samt grønne områder. Der skabes også plads for bådoplag for ca. 500 både.

For en del af lokalplanområdet er der tale om en rammelokalplan, hvorfor der f.eks. for boligerne skal udarbejdes nye byggeretsgivende lokalplaner efterfølgende i samarbejde med fremtidige udviklere i området.

Sagen behandles i

Fællesmøde mellem Plan-, Bolig- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget, Byrådet.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at Kommuneplantillæg 8 vedtages med ændringsforslag B, som fremgår af sagsfremstillingen

at lokalplan 0042-21 Marina City vedtages med ændringsforslagene A-E som fremgår af sagsfremstillingen

at det tages til efterretning, at en endelig vedtagelse i 1. og 2. ”at” er betinget af erhvervsministeriets formelle ophævelse af vetoet, hvorfor beslutning først er med virkning fra ministeriets ophævelse.

Beslutning Fællesmøde mellem Økonomiudvalget og Plan-, Bolig- og Miljøudvalget den 26-01-2021

Et flertal (fællesmødet med undtagelse af Benny Dall) indstiller forslaget til godkendelse, med den tilføjelse, at der samtidig lægges vægt på, at Marina City-projektet indebærer en række naturforbedringsprojekter i form af etablering af kunstigt rev under ydermolen (biohuts), snorkelrev i yderfjorden og ålegræsprojekt i fjorden. Derudover fremmes 3 bynaturprojekter ved Hegnet/Skellet i Tved, området syd for cirkuspladsen ved Tvedvej og området omkring Dalby Møllebæk.

Benny Dall stemte imod forslaget.

Sagsfremstilling

Baggrund og formål

Projektet og processen vedrørende etablering af en ny bæredygtig bydel og marina benævnt Marina City blev igangsat med beslutning om, at Marina City-projektet er VVM-pligtigt, og derfor blev der igangsat udarbejdelse af VVM-redegørelse, kommuneplantillæg og lokalplan samt miljøvurdering af planforslagene. Samtidigt blev det besluttet, at der skulle gennemføres en 4-ugers idéfase med offentlighedsinddragelse og borgermøde. Denne blev gennemført i 2017.

På baggrund af input fra offentlighedsfasen er der foreslået en række projektændringer. Desuden er der foretaget en løbende konkretisering af projektet på baggrund af forundersøgelser, dialog med interessenter og dialog med øvrige myndigheder.

Der blev derfor udarbejdet en ny helhedsplan af COBE, hvor det høje boligbyggeri på nye øer ud i fjorden var flyttet til en placering tættere på byen, og hele området i øvrigt var omdisponeret. Den 24. maj 2017 traf Kystdirektoratet afgørelse om, at ændringen var så væsentlig, at der skulle fremsendes en revideret ansøgning om anlæg på søterritoriet med henblik på supplerende offentlighed. Denne supplerende høring fandt ligeledes sted i 2017.

I forlængelse af helhedsplanen har landskabsarkitekt Schønherr sammen med ÅF Consult i 2018-2019 udarbejdet et projektforslag, som konkretiserer og viderebearbejder helhedsplanens løsninger. I forhold til helhedsplanen justerer projektforslaget bl.a. forløbet af vandkanten, omfang af parkarealer mod øst og placering af bådvaskepladsen. På baggrund af projektforslaget blev der også udarbejdet en designmanual, som beskriver designmæssige hovedtræk og kvaliteter for Marina Citys landskab og byrum. Designmanualen fastholder og kvalificerer projektforslagets byrum bl.a. i forhold til byrumsinventar, belysning, beplantning, belægninger m.v.

Dette var baggrunden for forslagene til lokalplan og kommuneplantillæg med tilhørende miljørapport (VVM-redegørelse), som Byrådet den 2. april 2020 vedtog at offentliggøre i 8 ugers høring.

Beskrivelse af projektet

Marina City-projektet er et ambitiøst projekt, hvor bæredygtig byudvikling, turismeudvikling og erhvervsudvikling i en helhedsorienteret løsning integreres med udvikling af landets mest attraktive marina og landets næststørste lystbådehavn.

Lystbådehavn Nord nedlægges og flyttes som følge af en strategisk beslutning om at udvikle en stor, top-attraktiv lystbådehavn som led i udviklingen af byens rekreative muligheder og kommunens/regionens turistmæssige udvikling. Dette kan ikke ske ved Lystbådehavn Nord, som er utidssvarende, mangler arealer og er miljømæssigt og arealmæssigt under pres af naboskabet til erhvervshavnen, jernbanen og større vejanlæg. Placeringen ved Marina City sikrer også, at lystbådehavnen kan få et samspil med omgivelserne og blive en integreret del af byen over tid. Dette er ikke muligt ved den nordlige lystbådehavn, bl.a. grundet eksisterende infrastruktur og jernbane. Derfor skal de ca. 500 både her flyttes til ny lystbådehavn. Byrådet besluttede derfor, at Marina Syd udvides tilsvarende, og at dette samtidigt sker i kombination med en egentlig byudvikling på stedet.



Skitse af projektet

Beliggenhed

Planområdet er beliggende omkring den nuværende lystbådehavn Marina Syd, som ligger på sydsiden af Kolding Ås udløb i Kolding Fjord. Udover den eksisterende lystbådehavn omfatter lokalplanen en stribe areal langs vandkanten nord for Kolding Å, et areal på søterritorium øst for den eksisterende lystbådehavn og et areal langs Skamlingvejen vest for den eksisterende lystbådehavn.

Politiske fokusområder

Lokalplanen understøtter Plan-, Bolig- og Miljøudvalgets politiske fokusområde i forhold til at have fokus på strategisk byudvikling, der skaber rammer for Det gode liv. Lokalplanen skaber rammerne for en bred vifte af boliger, herunder almene boliger. Derudover er der fokus på at styrke rammerne og muligheden for fællesskaber, når vi planlægger nye boliger og boligområder. Vi vil arbejde for at skabe de bedste rammer for liv mellem bygningerne.

Jf. Kolding Kommunes Bæredygtighedsstrategi 2020-2023 skal det i forbindelse med behandling af alle væsentlige sager i kommunens udvalg og byrådet, fremgå af dagsordensteksten, hvorledes den pågældende sag forholder sig til og fremmer målopfyldelsen i kommunens bæredygtighedsstrategi. Kolding skal være centrum for cirkulær økonomi. Det betyder at Kolding Kommune skal være en foregangskommune, der udvikler og omsætter inspiration og viden om cirkulær økonomi.

Derfor er der fokus på cirkulær økonomi i Marina City. Marina City skal som ny bæredygtig bydel indeholde en række eksempler på cirkulære tiltag og forberedes til fremtidens muligheder for cirkulær økonomi. I udviklingen af Marina City tænkes de cirkulære principper ind i alt fra planlægning, anlægsarbejde, byggemodning, forsyning, byggeri, drift og selve dagligdagen efterfølgende.

I projektet er ambitionen ”guld” DGNB-bæredygtighedscertificering for byområder, lige som der i salgsvilkårene bliver stillet krav om, at de større byggerier skal guld-certificeres.

Arkitekturstrategien har været afsættet for fastlæggelse af bestemmelser fra arkitektur og det ydre fremtræden på bydelsniveau, og arkitekturteamet har løbende været involveret i processen

Høringssvar

Forslag til lokalplan 0042-21 med tilhørende kommuneplantillæg 8 har været offentligt fremlagt i perioden 4. maj 2020 - 29. juni 2020. I forbindelse med høringen har forvaltningen modtaget 59 høringssvar i høringsperioden og 9 efter høringsfristens udløb.

Der blev gennemført en række forskellige møder i høringsperioden. Der var bl.a. en informationsdag med mulighed for en dialog med forvaltningens repræsentanter, og derudover er der gennemført møder med forskellige interessenter.

De 68 høringssvar er fremsendt af en række forskellige interessenter, som kan grupperes efterfølgende.

1. Borgere, som enten er for eller imod - herunder grundejerforeninger
2. Foreninger med interesse i Marinaen – som enten er for eller imod
3. Interesseorganisationer
4. Erhvervslivet
5. Statslige myndigheder.

Nogle bemærkninger vedrører holdninger til projektet, andre forslag, ideer og opmærksomhedspunkter, som skal vurderes. Derudover er der f.eks. spørgsmål og bemærkninger til f.eks. trafik og miljøforhold, som forvaltningen har vurderet nærmere på.

Høringssvar og forvaltningens vurdering af de enkelte høringssvar fremgår af bilag.

Høringssvarene giver anledning til ændringsforslag A-E, der er beskrevet senere i sagsfremstillingen.

I det følgende er der foretaget en tematisering af de væsentligste emner, som der er fremkommet bemærkninger til.

Boliger

Der er i nogle høringssvar ytret modstand mod etablering af boliger, herunder at nogle boliger etableres på opfyldt areal.

Projektet indeholder i et vist omfang areal til boligbebyggelse, idet der ønskes udviklet et maritimt byområde, hvor forskellige funktioner - herunder boliger - ønskes integreret. Men som det fremgår af miljørapportens bilag 12, udgør arealet til boliger kun en lille del heraf. I forslaget, som har været i høring, udgør de to enklaver med boliger inkl. tilhørende parkering ca. 31.000 m² af Marina Citys samlede landareal på ca. 140.000 m² (svarende til ca. 22 % af det samlede landareal), og 2/3 af arealet til boliger er beliggende på det allerede eksisterende landareal. Og boliger udgør kun ca. 16 % af det opfyldte areal.

Forvaltningen anbefaler dog, at projektet justeres, så der kun muliggøres boliger på det eksisterende landareal. Det vurderes bl.a., at projektet med denne tilretning stadig vil have boliger i et passende omfang. Det betyder, at der udgår 50-75 boliger af projektet. Herved imødekommes en række af de indsigelser/bekymringer, som fremgår af høringssvarene:

- Antallet af boliger i projektet reduceres, og hermed reduceres konfliktrisici mellem beboelse og havneaktiviteter
- Tyngden i boligplaceringen rykkes samlet set mod vest
- Trafik- og parkeringspresset reduceres
- Bygninger med boliger placeres udelukkende på eksisterende landareal.

Forvaltningen har vurderet på de økonomiske konsekvenser af en reduktion fra i alt ca. 400 til i alt ca. 325-350 boliger. En reduktion i antallet af boliger vil medføre lavere indtægter – men samtidig færre udgifter til eksempelvis uddybning og opfyldning. Samlet set medfører reduktionen en afledt forringelse af forretningsmodellen (kommunale indtægter fra grundsalg contra udgifter til anlæg og forsyning m.v.) på i størrelsesordenen 6-12 mio. kr., hvilket er vurderet til at kunne rummes inden for den samlede bevillingsramme, der foreligger for Marina City.

Det påpeges i høringssvarene, at ved et projekt uden boliger vil flytningen kunne gennemføres stort set uden opfyld. Dette er ikke tilfældet. Som det fremgår af miljørapportens kapitel 4 (Alternativer), og særligt beskrivelsen af alternativ D i kapitel 4.4, ville en 1:1 overflytning langt fra kunne opfylde behovene til parkering, bådoplag, servicebygninger og rekreative arealer. Hertil kommer arealbehovet til de øvrige funktioner som maritime butikker, restauranter, klubber etc. Og endeligt er der allerede et betydeligt behov for at opgradere vandfaciliteterne i Marina Syd med større bådpladser, mere svajplads mellem broerne etc.

Infrastruktur

Der er en række bekymringer om trafikafviklingen og derudover en række forslag til tiltag, som der kunne arbejdes med, f.eks.

- Skamlingsvejen udvides til 2 spor
- Udvidelse af Jens Holmsvej.

Det er forvaltningens vurdering, at der er udarbejdet et vejprojekt ved Skamlingsvejen, som kan håndtere den fremtidige trafik og dermed også trafikafviklingen. Hovedindholdet heraf er følgende:

- Reduktion af hastigheden fra 60 til 50 km/t (større sikkerhed, lettere krydsning for bløde trafikanter, mindre støj)
- Justeret vejgeometri, forskellige svingbaner og helleanlæg, som holder hastigheden nede og samtidigt letter trafikafviklingen og krydsningsmulighederne
- Signalreguleret kryds ved Kløvervej, som letter trafikafviklingen især fra Kløvervej
- Forberedelse af busbetjening i form af busstoppesteder/-vendemulighed.

Dertil er der også gennemført trafiksikkerheds- og tilgængelighedsrevision på det samlede vejprojekt. Derudover er der tæt dialog med politiet om udformningen af vejanlæggene.

I forhold til støj-/luftforurening begrænses dette gennem begrænsning af hastigheden, udformning af støjafskærmninger samt støjdæmpende asfalt.

Omkring parkering, så er det vurderet, at der bliver tilstrækkeligt med parkering inden for lokalplanområdet. Der udlægges op mod 300 offentlige parkeringspladser til helårsbrug. Endvidere anvendes bådoplagspladserne til parkering i sommerhalvåret, hvorved der vil være plads til mange hundrede biler her, i det omfang at pladserne er ryddede for både. Tankegangen er så vidt muligt at dobbeltudnytte arealerne.

Det skal bemærkes, at mange af de forhold, som er kommenteret i de modtagne høringsvar, ligger uden for lokalplanområdet. Det gælder bl.a. ønsket om udvidelse af Jens Holmsvej. Derfor giver ønskerne ikke anledning til ændringer i lokalplanen. Ønskerne omhandlende byens overordnede vejsystem tages derfor til efterretning.

Virksomheder på havnen

Der er indsendt høringsvar om, at miljøfølsom anvendelse i lokalplanområdet skal sikres mod miljøbelastning fra Kolding erhvervshavn, og at der skal sikres yderligere dokumentation herfor.

Forvaltningen kan oplyse, at der er udarbejdet en særskilt redegørelse i form af 'Notat om støj i relation til havnevirksomheder mm.', der ligger som bilag 3 til den sammenfattende redegørelse. Notatet forholder sig til de fremførte bemærkninger i høringsvaret, og konklusionen på notatet er, at miljøvurderingerne for så vidt angår de fremhævede forhold kan betegnes som dækkende, og at miljørapporten behandler de emner, hvor der kan forudses en potentielt væsentlig påvirkning i tilstrækkelig grad.

Veto fra Erhvervsministeriet

Der er fremsendt indsigelse med vetovirkning fra Erhvervsministeriet på grund af manglende forhøring af risikomyndigheder. På den baggrund har forvaltningen gennemført den nødvendige høring af risikomyndighederne.

Alle risikomyndigheder har efterfølgende tilkendegivet, at de ingen bemærkninger har. Det er fremsendt til Erhvervsstyrelsen og forvaltningen afventer Erhvervsministerens ophævelse af veto. Jf. §28 i planloven kan et planforslag først godkendes, når et veto er skriftligt ophævet. Det betyder, at godkendelsen i denne sag er betinget af erhvervsministeriets formelle ophævelse af vetoet. Det betyder, at datoen for vedtagelse af planerne i denne sag formelt vil være datoen fra erhvervsministrens brev om ophævelse af vetoet?

Lystbådehavn Nord

Der er forslag om, at Lystbådehavn Nord ikke skal flyttes. Forvaltningen skal bemærke, at Kolding Kommune ønsker én stor og topmoderne lystbådehavn. Derfor nedlægges Lystbådehavn Nord, som er både utidssvarende og nedslidt, og flyttes til Marina Syd. Derudover sikrer det mulighed for fortsat udvikling af Koldings erhvervshavn jf. den nyligt vedtagede ejerstrategi for Kolding Havn og samarbejdsaftale mellem kommunen og Kolding Havn.

Planlægning på søterritorie

Der stilles i et høringsvar spørgsmål ved, om Kolding Kommune kan inddrage søterritorium til det aktuelle formål.

I henhold til planlovens §5b, skal der redegøres for behovet for inddragelse af søterritorium. Af kommuneplantillæggets redegørelse samt Miljørapportens bilag 12 fremgår begrundelse for, at Marina City er et ganske særligt tilfælde, hvor der kan planlægges for bebyggelse og anlæg på land, som forudsætter inddragelse af arealer på søterritoriet.

Det er forvaltningens vurdering, at der er argumenteret tilstrækkeligt for inddragelse af søterritorie, og forvaltningen noterer sig, at der ikke er fremkommet bemærkninger fra statslige myndigheder til Kolding Kommunes argumentation.

I forhold til lokalplanen er det forvaltningens anbefaling, at det blivende søterritorium (delområder 2 og 5) med fordel kan udtages fra lokalplanen, dvs. selve lystbådehavnen på vand og husbådene.

Baggrunden er, at der er kommet en nylig planklagenævnsafgørelse, som har afgjort, at der ikke kan lokalplanlægges på blivende vandareal. Kystdirektoratet har ingen indvendinger imod at Kolding Kommune lokalplanlægger på søterritoriet, men forvaltningen anbefaler alligevel at området udgår.

Det er Kystdirektoratet, som giver en tilladelse til de anlæg, som kommer på søterritoriet.

I lokalplanens redegørelse vil der dog stadig være en beskrivelse af anlæggene på søterritoriet.

Støj

Der er en række høringssvar vedrørende støj, som går på følgende:

- Støj i driftsfasen:
 - Støjafskærmning langs Skamlingsvejen i forhold til nødvendigheden og udseende
 - Støjafskærmning i forhold til boliger i lokalplanområdet
 - Støjafskærmning i forhold til eksisterende boliger
 - Støj fra lystbådehavnen i forhold til boliger
- Støj i anlægsfasen.

Derudover er der fremsendt en underskriftsindsamling mod støjafskærmning, som er vedlagt som bilag.

Vedrørende påvirkningen i form af trafikstøj i driftsfasen er der i miljørapportens afsnit 7.4.4 redegjort for, at trafikstigningen på 10 % på Skamlingsvejen giver anledning til en afledt stigning i trafikstøjen på mindre end 1 dB, og dette vurderes kun at give anledning til en mindre påvirkning.

I forhold til selve lokalplanområdet, arbejdes der med mulighed for støjdæmpning vha. en støjskærm langs Skamlingsvejen, som skal sikre, at udendørs opholdsarealer på terræn ved boligerne ikke er støjbelastet.

Kolding Kommune har en fast praksis med at påvise og sikre, at den nødvendige støjafskærmning kan afhjælpes og etableres. Dette er sikret i rammelokalplanen og anbefales fastholdt.

Det stilles dog krav om, at der i forbindelse med udvikling af boligprojekterne skal indarbejdes alternative og mere differentierede løsninger, herunder placering af støjafskærmninger lokalt, tættere på boligerne. Dermed forventes det, at en støjskærm helt eller delvis kan undgås. Dette vil Kolding Kommune forfølge i den videre udviklingsfase, bl.a. gennem salgsvilkårene, hvor der vil blive stillet krav om, at bygherren selv etablerer den nødvendige afskærmning og dokumenterer denne. Den endelige udformning vil herefter blive fastlagt gennem den senere byggeretsgivende lokalplanlægning for boligerne.

I forhold til udseendet af en eventuel støjafskærmning langs Skamlingsvejen, som pt. fremgår af rammelokalplanen, anbefaler forvaltningen, at det præciseres, at afskærmningen skal være transparent og kombineres med delvis stedsegrøn beplantning, for at sikre et grønt udtryk.

Der arbejdes derudover med hastighedsbegrænsning og støjreducerende asfalt på Skamlingsvejen, som vil have en positiv indflydelse på støjforholdene.

I forhold til belastning af naboområdet med trafikstøj bemærkes, at kommunen ikke er forpligtet til og ikke har praksis for at støjafskærme eksisterende boliger. Hverken lokalplanen eller projektet omfatter en støjafskærmning af boliger syd for Skamlingsvejen.

Der er også bekymring for støjgener i anlægsfasen. Disse bekymringer håndteres ikke i lokalplansagen, men gennem de tilhørende anlægstilladelser og miljøgodkendelser.

Landskab og udsigtsforhold

Det påpeges i en række høringssvar, at landskabet og udsigten vil blive påvirket ved realisering af Marina City, herunder er der fokus på forringelse af ejendomsværdier.

Det er korrekt, at der vil være en påvirkning, og derfor konkluderes det også i miljørapporten, at påvirkningen vil være væsentlig inden for 2 km fra Marina City. Fjordoplevelsen fra Skamlingsvejen vil ændre sig, idet det sted, hvorfra man fremover kommer til at se ud over fjorden, bliver rykket ca. 350 meter mod øst. Til gengæld etableres en park og en havnepromenade, hvorfra der er fjordudsigt.

Gennem udviklingen af projektet er der arbejdet bl.a. med at reducere generne for omgivelserne ved områdets udformning, udstrækning og placeringen af de forskellige bebyggelser, bl.a. det højeste hus, som placeres ind mod skoven.

For at minimere generne yderligere skal det anbefales, at muligheden for byggeri op til 4 etager i delområde 9 og de østligste dele af delområde 8, reduceres til 3 etager, og den mulige bygningshøjde reduceres med 9 meter.

Forvaltningen skal bemærke, at planlægning er erstatningsfri regulering, hvorfor der ikke er krav om kompensation for forringelse af udsigt.

Skyggegener

Der er fremkommet bekymring for skyggegener på både ved de vestlige bådbroer. Forvaltningen kan oplyse, at der er udført skyggediagrammer, hvilke har godtgjort, at der med den fastlagte placering af bebyggelserne og med den fastlagte afstand til bådene på vand ikke vil være væsentlige problemer med skygger ud på bådene i sommerhalvåret.

Mere detaljerede bestemmelser i lokalplanen

Der er fremsendt forslag om mere detaljerede bestemmelser for delområde 6-9.

Lokalplanens overordnede bestemmelser for bebyggelse i disse delområder vurderes tilstrækkelige i lyset af, at der alene er tale om en rammelokalplan. Det er intentionen med en rammelokalplan at regulere overordnede forhold (anvendelse og hoveddisponering) og åbne op for, at den senere (eventuelt etapevis) suppleres af lokalplaner, der fastsætter mere detaljerede bestemmelser for de pågældende delområdes bebyggelse mv. De ønskede detaljerede bestemmelser om højde, volumen og luft mellem bygninger mv. vil indgå i de kommende byggeretsgivende lokalplaner, som skal tilvejebringes med lovpligtig inddragelse af offentligheden.

Bådoplæg

Der er bekymring for, at bådoplægspladsenes beliggenhed medfører unødvendig transport.

Angående bådoplægspladsernes placering er det valgt at placere disse ved lystbådehavnen (og ikke et helt andet sted), men på decentrale arealer, så de mest centrale og mest værdifulde/attraktive arealer anvendes til mere aktive formål. Dette indebærer nødvendigvis en del intern bådtransport, men det er forvaltningens vurdering, at dette er det mest optimale, set ud fra en helhedsvurdering. I denne sammenhæng kan det anføres, at bådoplægspladserne samtidigt er flerfunktionelle arealer, som i vinterperioden anvendes til bådoplæg, og den øvrige del af året til parkering, autocamperparkering, korttids camping i fbm. Sejlsportsarrangementer og events.

Projekts størrelse

Det anfægtes i nogle høringsvar, at det er nødvendigt at inddrage så stort et areal fra søterritoriet.

Forvaltningen kan oplyse, at det er ambitionen at skabe rammerne for en topmoderne marina med tilhørende funktioner. Programmeringen heraf og det afledte arealbehov er baseret på studier af andre store, attraktive marinaer i ind- og nærmeste udland, samt dialog med en lang række interessenter. Som i al anden byudvikling med store investeringer vil udbygningen tage en vis tid, men den vil aldrig finde sted, hvis ikke mulighederne og rammerne er til stede. Og ikke-udnyttede arealer vil i overgangsperioden kunne anvendes til bådoplæg, parkering og midlertidige funktioner.

Konflikter mellem bådejere og beboere

Det påpeges, at der er risiko for konflikt mellem bådejere og fremtidige beboere.

Forvaltningens vurdering er, at integrationen af funktionerne i Marina City er planlagt ud fra det sigte, at minimere potentielle afledte indbyrdes miljøkonflikter. I et by- og havneområde vil der altid være en vis risiko for indbyrdes konflikter og gener (trafikale konflikter, risici i fbm. bådtransporter, støj fra arbejde med både på land, vindstøj fra både på land og på vand, skæmmende bådoplæg, uro etc.). I den samlede planlægning er der ved områdernes disponering og indretning lagt stor vægt på at forebygge sådanne konflikter. De, der flytter ind i Marina City, ved naturligvis på forhånd, at de kommer til at bo ved en lystbådehavn. Og sejlerne ved, at godt sømandskab også gælder i en havn, så man f.eks. ikke efterlader fald, overtræk eller presenninger, som kan klapre og blafre i vinden. Endeligt etableres der et lokalråd af områdets brugere, som skal forebygge og tage fat på eventuelle konflikter.

Natur

Der er fremsat ønsker om erstatningsnatur og naturforbedringer som konsekvens af Marina City.

Forvaltningen skal bemærke, at Plan- Bolig- og Miljøudvalg den 1. april 2020 har besluttet at fremme 3 forslag til mere/bedre bynatur. Det første område er beliggende ved Hegnet/Skellet i Tved. Ligeledes arbejdes der på mulighederne for at udvikle mere bynatur syd for Tvedvej. Der er endvidere fremsendt ide til naturgenopretning af Dalby Møllebæk-

ådalen, som ønskes fremmet. Uden for lokalplanen kan det også oplyses, at der for at forbedre biodiversiteten og vandmiljøet i fjorden og bæltet arbejdes frem mod etablering af kunstigt rev (Biohuts®) under ydermolen, et nyt snorkelrev i yderfjorden og et ålegræsprojekt i fjorden.

Eksisterende landareals anvendelse.

Der gøres opmærksom på, at eksisterende landarealer i Marina Syd blev opfyldt på søterritoriet på betingelse af, at de anvendes til lystbådehavn.

Det er forvaltningens vurdering, at ny planlægning fortrænger de oprindelige vilkår. Det er normal praksis, som også ses ved udvikling af mange havneområder rundt om i landet.

Alternativ projektide

Der er i høringsperioden også fremsendt en alternativ projektidé, hvor det foreslås at udvikle i hele det grønne område ind mod Kolding Åpark/Design City i stedet for opfyld på søterritoriet.

Ønsket var også fremsendt ved indkaldelse af idéer og forslag til planlægningen i 2017. På baggrund heraf blev det besluttet, at belyse dette forslag som et af de alternativer, der er vurderet nærmere på i miljørapporten (afsnit 4.5, alternativ E). Her er hovedpointerne følgende: Ud over udfordringen i her at fjerne hele fredskovsområdet og to §3-områder (mose og vandløb), udfordringen i at skulle udgrave og bortkøre og finde anden placering for skønsmæssigt 500.000 m³ (svarende til ca. 800.000 tons) jord af forskellige forureningsgrader, og udfordringen i at der forløber naturgasledning og hovedtransportledning for spildevand i området, giver arealet langt fra mulighed for at tilgodese de nødvendige arealbehov. Det udgravede område i Figur 4-9 dækker således blot det vandareal på 9,5-10 ha, der vil være brug for i forbindelse med marinaudvidelsen. Hertil kommer så alle de landarealer, der også vil være behov for til adgangsveje, bådoplag, parkering, byggerier af forskellig art, rekreative arealer m.v. Skal en forlægning af åen indgå i en løsning, vil arealbehovet blive endnu større. En løsning af denne karakter vurderes således ikke mulig, men er heller ikke ønskelig i forhold til målsætningen for Marina City.

Klapping

I forbindelse med høringsperioden, møder med særlige interessenter samt den offentlige debat i fbm. høringen af miljørapporten, herunder bilag med ansøgningen om klaptilladelse, er der udtrykt betydelig bekymring om konsekvenserne af uddybningsarbejderne og klappingen.

Disse håndteres dog ikke i forbindelse med denne behandling af lokalplan og Kommuneplantillæg.

Det er Miljøstyrelsen, som er myndighed på klappingen, og foretager sagsbehandlingen i forbindelse hermed.

Forvaltningen kan oplyse, at der foretages en tilpasning af projektet således, at uddybningsarbejder og klapping kun finder sted i vinterperioden. Dette er meddelt til Miljøstyrelsen.

Forvaltningen fremlægger endvidere en særskilt sag på nærværende dagsorden om analyse af alternative anvendelser af uddybningsmaterialer.

Ændringsforslag

Høringssvarene giver anledning til at anbefale ændringsforslagene A-E, som beskrives i det følgende. I vedlagte bilag fremgår mere specifikt, hvor i planforslagene, der indarbejdes ændringer.

Ændringsforslag	Beskrivelse
	Blivende søterritorium (delområder 2 og 5) udtages fra lokalplanen.
Ændringsforslag A	<ul style="list-style-type: none">• Rettelser flere steder i bestemmelser, redegørelsen og kort.• Forventet indretning af havnebassinet vises, og omtales i redegørelsen alene til orientering om intentioner med projektet.
Ændringsforslag B	Placering af boliger begrænses til eksisterende landarealer. I kommuneplantillægget: I bestemmelser for rammeområdet 0042-BE1 tilføjes: <i>Boliger må kun etableres på eksisterende landarealer.</i>

Ændringsforslag	Beskrivelse
Ændringsforslag A	Blivende søterritorium (delområder 2 og 5) udtages fra lokalplanen.
	<ul style="list-style-type: none"> • Rettelser flere steder i bestemmelser, redegørelsen og kort. • Forventet indretning af havnebassinet vises, og omtales i redegørelsen alene til orientering om intentioner med projektet.
	Flere steder i redegørelsen tilføjes, at boliger kun tillades på eksisterende landarealer.
<p>Lokalplanens § 3.9 ændres fra: Delområder 6 og 7 må kun anvendes til blandet bolig- og erhvervsformål, herunder boliger med tilhørende fælleslokaler, liberale erhverv, kontor- og servicevirksomheder, kulturelle aktiviteter, caféer og restauranter, maritime butikker, klinikker, lystbådehavnsrelaterede servicefaciliteter, klub- og foreningsfaciliteter, depoter og lignende svarende til virksomhedsklasse 1-2 samt detailhandel med dagligvarer efter nærmere bestemmelser i §§ 3.8, 3.11 og 3.13. Andre anvendelser end boliger må kun placeres i stueetagen og på 1. sal samt på de to øverste etager af bygningen placeret inden for det på kortbilag 3 viste felt til den op til 16 etager høje bygning jf. §§ 7.29 og 7.30. Der kan desuden etableres veje og parkering for de ovennævnte anvendelser.</p>	<p>Lokalplanens § 3.9 ændres til: Delområder 6 og 7 må kun anvendes til blandet bolig- og erhvervsformål, herunder boliger med tilhørende fælleslokaler, liberale erhverv, kontor- og servicevirksomheder, kulturelle aktiviteter, caféer og restauranter, maritime butikker, klinikker, lystbådehavnsrelaterede servicefaciliteter, klub- og foreningsfaciliteter, depoter og lignende svarende til virksomhedsklasse 1-2 samt detailhandel med dagligvarer efter nærmere bestemmelser i §§ 3.8, 3.11 og 3.13. <i>Boliger må kun placeres på eksisterende landarealer.</i> Andre anvendelser end boliger må kun placeres i stueetagen og på 1. sal samt på de to øverste etager af bygningen placeret inden for det på kortbilag 3 viste felt til den op til 16 etager høje bygning jf. §§ 7.29 og 7.30. Der kan desuden etableres veje og parkering for de ovennævnte anvendelser.</p> <p>Grænse af eksisterende landarealer tilføjes på kortbilag 3.</p> <p>Støjskærm langs Skamlingvejen reduceres fra øst svarende til reduktionen af arealer til boliger.</p>
Ændringsforslag C	Reduktion af den maksimale bygningshøjde i delområde 9 og de østligste dele af delområde 8 til 3 etager og kote 20, dvs. én etage
	Lokalplanens redegørelse konsekventrettes.

Ændringsforslag Beskrivelse

Blivende søterritorium (delområder 2 og 5) udtages fra lokalplanen.

Ændringsforslag
A

- Rettelser flere steder i bestemmelser, redegørelsen og kort.
- Forventet indretning af havnebassinet vises, og omtales i redegørelsen alene til orientering om intentioner med projektet.

færre og 9 meter lavere, samt reduktion af tilladt etageareal i delområde 9.

Lokalplanens § 7.37 ændres fra:
Bebyggelse i delområde 8 må ikke opføres højere end 4 etager og kote 29 meter (DVR90).
Antenner, ventilationsafkast og lignende må dog have en højde på op til 1,2 meter over bebyggelsens højde.

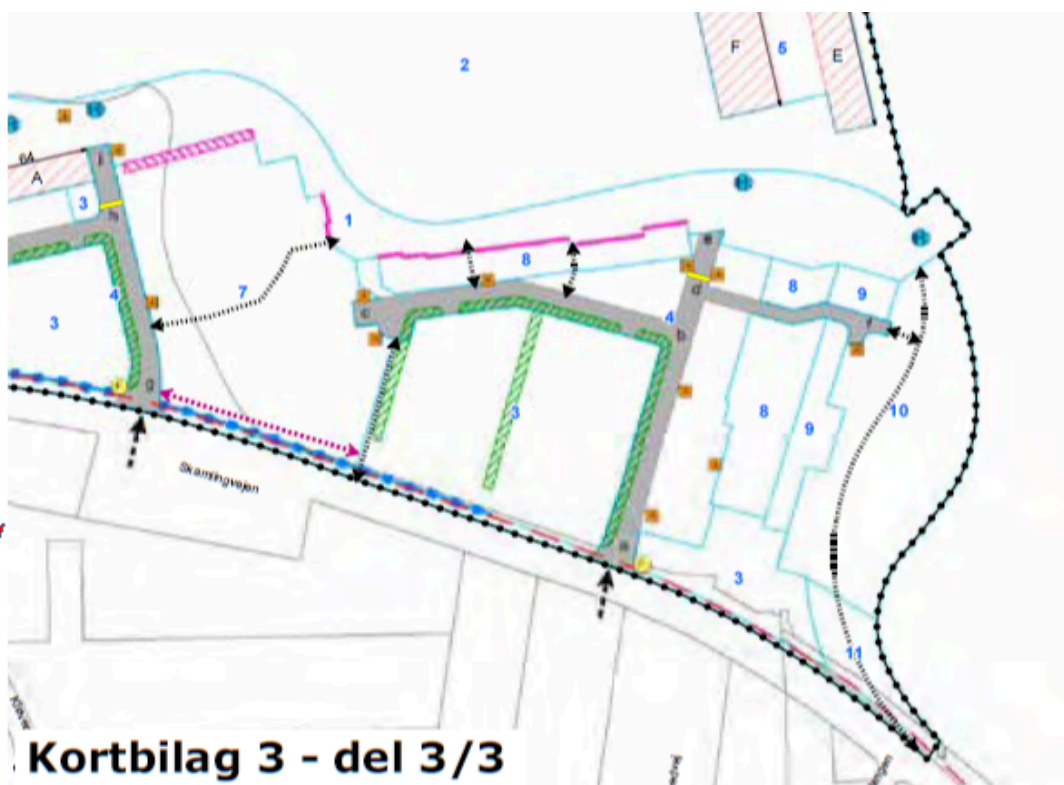
Lokalplanens § 7.37 ændres til:

Bebyggelse i delområde 8 må ikke opføres højere end 4 etager og kote 29 meter (DVR90), *dog undtaget areal vist med særlig signatur på kortbilag 3, hvor bebyggelse ikke må opføres højere end 3 etager og kote 20 meter (DVR).*

Antenner, ventilationsafkast og lignende må dog have en højde på op til

1,2 meter over bebyggelsens højde.

Kortbilag 3 suppleres med ny signatur i de østlige felter af delområde 8: *Bygningshøjde på maks. 3 etager.*



Bygningshøjde på maks. 3 etager.

Lokalplanens § 7.39 ændres fra:
Inden for delområde 9 må der højst etableres bebyggelse med et samlet etageareal på 7.500 m².

Lokalplanens § 7.39 ændres til:
Inden for delområde 9 må der højst etableres bebyggelse med et samlet etageareal på 6.000 m².

Lokalplanens § 7.40 ændres fra:
Bebyggelse i delområde 9 må ikke opføres højere end 4 etager og kote 29 meter (DVR90).
Antenner, ventilationsafkast og lignende må dog have en højde på op til 1,2 meter over bebyggelsens højde.

Lokalplanens § 7.40 ændres til:
Bebyggelse i delområde 9 må ikke opføres højere end 3 etager og kote 20 meter (DVR90).
Antenner, ventilationsafkast og lignende må dog have en højde på op til 1,2 meter over bebyggelsens højde.

Lokalplanens redegørelse konsekventrettes.
To visualisering i lokalplanens redegørelse s. 66 opdateres.

Ændringsforslag D: Støjskærm skal være transparent i hele udstrækning (eksklusiv nederste 1 meter fra terræn, stolper og sprosser)

Lokalplanens § 6.7 ændres fra :
I delområder 3, 6 og 7 skal støjafskærmning inden for det i § 6.6 nævnte areal fremstå som transparent i mindst 50 % af støjafskærmningens længde. På resterende strækning skal afskærmningen fremstå som en tilplantet væg med en fuldt dækkende stedegrøn beplantning eller i kombination med anlæg til udnyttelse af solenergi.

Lokalplanens § 6.7 ændres til:
I delområder 3, 6 og 7 skal støjafskærmning inden for det i § 6.6 nævnte areal fremstå som transparent i en højde over 1 meter fra terræn, dog undtaget stolper og sprosser

I lokalplanens redegørelse, afsnit "Tekniske anlæg" fjernes:
Resterende del af støjskærm skal fremstå som beplantet væg eller med beplantning i kombination med anlæg til udnyttelse af solenergi for at give visuel afskærmning af parkerings- og oplagspladser.

Ændringsforslag E: Mulighed for redskabsskure i delområde 11 fjernes

Lokalplanens § 3.21 ændres fra:
Delområde 11 må kun anvendes til offentligt tilgængeligt grønt område. Delområdet må ikke bebygges, dog kan der etableres redskabsskure til vedligeholdelse af arealerne.

Lokalplanens § 3.21 ændres til:
Delområde 11 må kun anvendes til offentligt tilgængeligt grønt område.

Lokalplanens § 7.39 ændres fra:
Inden for delområde 9 må der højst etableres bebyggelse med et samlet etageareal på 7.500 m².

Lokalplanens § 7.39 ændres til:
Inden for delområde 9 må der højst etableres bebyggelse med et samlet etageareal på 6.000 m².

Lokalplanens §§ 7.44 - 7.46 udgår.

§ 7.44

Inden for delområde 11 må der kun etableres redskabsskure til vedligeholdelse af arealerne og bebyggelse nødvendigt til lokalplanområdet tekniske forsyning.

§ 7.45

Inden for delområde 11 må der højst etableres bebyggelse med et samlet etageareal på 50 m².

§ 7.46

Bebyggelse i delområde 11 må ikke opføres højere end én etage og kote 7,5 meter (DVR90).

Lokalplanens § 8.41 udgår.

§ 8.41

Bebyggelse i delområde 12 skal fremstå med overflader i træ, metal, kompositmaterialer, beton eller dækket af vegetation.

Tage på bebyggelsen i delområde 12 må desuden fremstå med tagpap.

Lokalplanens redegørelse, afsnit "Grønne områder, landskab og beplantning" ændres fra:
Mellem parken og Skamlingvejen udlægges et offentligt tilgængeligt grønt område (delområde 11), som skal fremstå som en naturlig forlængelse af parken. Rekreative anvendelse i delområdet er begrænset af vejtrafikstøj.

Lokalplanens redegørelse, afsnit "Grønne områder, landskab og beplantning" ændres til:
Mellem parken og Skamlingvejen udlægges et offentligt tilgængeligt grønt område (delområde 11), som skal fremstå som en naturlig forlængelse af parken. Rekreative anvendelse i delområdet er begrænset af vejtrafikstøj.
Delområdet må ikke bebygges, for at

Lokalplanens § 7.39 ændres fra:
Inden for delområde 9 må der højst etableres bebyggelse med et samlet etageareal på 7.500 m².

Lokalplanens § 7.39 ændres til:
Inden for delområde 9 må der højst etableres bebyggelse med et samlet etageareal på 6.000 m².

Delområdet må ikke bebygges, dog kan der etableres redskabsskure til vedligeholdelse af arealerne.

der ved bydelens østlige ende kan opleves frit udsyn fra Skamlingvejen mod fjorden.

Miljøvurdering

Der er til lokalplanen og kommuneplantillægget udarbejdet miljørapport. Baggrunden er, at da plangrundlaget giver mulighed for placering af et anlæg med en potentielt væsentlig miljøpåvirkning, skal der foretages en miljøvurdering (SMV) af planforslagene i henhold til Miljøvurderingsloven. Miljøvurderingen er en vurdering af planernes konkrete virkninger på miljøet, og en redegørelse for, hvordan eventuelle miljøpåvirkninger kan afværges, og miljøkrav overholdes.

Idet processen blev iværksat i 2016, og afgørelsen om miljøvurderingspligt blev truffet iht. den dengang gældende lovgivning, er processen for miljøvurdering af plangrundlaget kørt efter den dengang gældende lovgivning.

Iht. 2015-Miljøvurderingslovens § 9 stk. 2 (nu § 13, stk. 2) skal myndigheden i forbindelse med den endelige vedtagelse af plangrundlaget udarbejde en sammenfattende redegørelse, hvor der redegøres for:

- Hvordan miljøhensyn er integreret i planen eller programmet, og hvordan miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning
- Hvorfor den vedtagne plan er valgt på baggrund af de rimelige alternativer, der også har været behandlet, og
- Hvorledes myndigheden vil overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planen eller programmet.

Det er forvaltningens vurdering, at det med de gennemførte processer for planlægning og miljøvurdering med tilhørende afgørelser er muligt at etablering af Marina City kan ske, uden at dette medfører væsentlige miljøpåvirkninger på det omkringliggende miljø ud over de påviste væsentlige lokale landskabelige og visuelle påvirkninger som redegjort for i miljørapportens kapitel 5 og 6. Herunder udelukkes også påvirkning af internationale beskyttelsesområder og særligt beskyttede arter.

Den sammenfattende redegørelse er vedhæftet som bilag.

Plankategori

Lokalplanen med tilhørende kommuneplantillæg er kategoriseret som en A-lokalplan jævnfør A, B, C kategoriseringen, hvilket betyder, at det er Byrådet, der har kompetence til at træffe beslutning om, at planforslaget med tilhørende kommuneplantillæg sendes i offentlig høring.

Bilag

Alle høringssvar samlet

Skematisk oversigt over høringssvar

Forslag til lokalplan med ændringsforslag

Forslag til kommuneplantillæg med ændringsforslag

Marina City_Miljørapport

Sammenfattende redegørelse Marina City med bilag 1-6.

Punkt 2: VVM-tilladelse til Marina City

21/1421

Resumé

Byrådet har ønsket at skabe en ny, bæredygtig bydel ved Marina Syd (betegnet Marina City) indeholdende attraktive boliger, erhvervs- og servicefunktioner, kultur- og fritidstilbud integreret med et aktivt sejler- og vandsportsmiljø. Ambitionen er en ny bydel med liv og aktivitet året rundt. Planerne tager konkret afsæt i, at marinaen i nord skal flyttes til marinaen i syd, som samtidigt udbygges.

Der er udarbejdet Miljørapport (VVM-redegørelse) for projektet, som har været fremlagt i 8 ugers høring i perioden 4. maj 2020 – 29. juni 2020 sammen med forslag til lokalplan og kommuneplantillæg. I forbindelse med høringen har forvaltningen modtaget 59 høringssvar i høringsperioden og 9 efter høringsfristens udløb, hvoraf nogle refererer til projektet og dermed miljørapporten. Endvidere har der været dialog med særlige interessenter.

På det foreliggende grundlag, anbefaler forvaltningen, at der meddeles VVM-tilladelse til etablering af Marina City for så vidt angår det eksisterende landareal, og med de af sagsfremstillingen beskrevne justeringer af projektet.

Sagen behandles i

Plan-, Bolig- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Byrådet.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at der meddeles VVM-tilladelse til de landfaste dele af Marina City efter miljøvurderingslovens § 25.

Beslutning Fællesmøde mellem Økonomiudvalget og Plan-, Bolig- og Miljøudvalget den 26-01-2021

Forslaget indstilles til godkendelse.

Sagsfremstilling

Marina City har udarbejdet Miljørapport (VVM-redegørelse) for projektet Marina City.

Miljørapporten har været fremlagt i 8 ugers høring i perioden 4. maj 2020 – 29. juni 2020 sammen med forslag til lokalplan og kommuneplantillæg. I forbindelse med høringen har forvaltningen modtaget 59 høringssvar i høringsperioden og 9 efter høringsfristens udløb, hvoraf nogle refererer til projektet og dermed miljørapporten. Endvidere har der været dialog med særlige interessenter.

Høringssvarene går overordnet især på følgende emner:

- Påvirkning fra klappingen på klapplads Trelde Næs (havmiljøet og klapping generelt, Lillebælts tilstand, fiskeri, fisk, marsvin, bunddyr, bundvegetation, igangsatte miljøforbedrende tiltag etc.)
- Påvirkning fra uddybningsarbejdet af ørredsvandring gennem fjorden og i åerne
- Inddragelse af fjordområde (tab af natur og herlighedsværdi)
- Støjpåvirkning fra uddybningsarbejdet
- Støjpåvirkning fra anlægsarbejdet
- Trafikale udfordringer i og omkring Marina City (parkeringsforhold, trængsel på Skamlingvejen etc.)
- Foringede udsigtsforhold fra Skamlingvejen (over fjorden, og facaden mod vejen)
- Foringede udsigtsforhold fra naboområder (herlighedsværdier og ejendomsværdier)
- Relationerne til erhvervshavnen og virksomhederne her
- Betydningen for Kolding af at projektet gennemføres.

Høringssvarene har givet anledning til følgende projektilpasninger:

1. Uddybningen/klappingen begrænses fra året rundt til kun at foregå i vintermånederne. Men fortsat i døgn drift i den begrænsede vinterperiode.
2. Der sker en indskrænkning i muligheden for placering af boliger, så de alene kan placeres på eksisterende landareal.

3. Reduktion i byggehøjden mod øst ud mod fjorden (aftrapper) fra 4 til maks. 3 etager, og topkote fra maks. 29 til maks. 20 meter.
4. Muligheden for forskellige småbygninger i den sydlige del af parken mod øst udgår.
5. Det præciseres, at støjskærmen langs Skamlingvejen skal være transparent (dog bemærkes det, at det forventes, at støjskærmen erstattes af lokale, støjdæmpende tiltag i de kommende byggeretsgivende lokalplaner).

Tilladelse til projektet

Efter høringen skal der træffes afgørelse om, hvorvidt der kan gives tilladelse til det ansøgte. Afgørelsen træffes på baggrund af bygherres ansøgning, miljøkonsekvensrapporten og resultatet af de høringer, der er foretaget.

På baggrund af det foreliggende grundlag er det forvaltningens anbefaling, at der kan meddeles tilladelse til etablering af Marina City for så vidt angår det eksisterende landreal, og med de ovenfor beskrevne justeringer af projektet.

Det er den samlede helhedsvurdering, at etableringen af Marina City med den beskrevne lokalisering, omfang og indhold, er den bedste løsning, når projektet ses i et bredt perspektiv. Ønsket om opfyld på søterritoriet med tilhørende anvendelser er således begrundet i en helhedsorienteret tilgang og afvejning af en lang række interesser. I den forbindelse er det forvaltningens vurdering, at der ikke er væsentlige hensyn, der taler imod projektet.

Vurderingen skal ses i sammenhæng med, at det er Byrådets ønske at videreudvikle planerne om at skabe en ny, bæredygtig bydel ved Marina Syd (betegnet Marina City) indeholdende ca. 325-350 attraktive boliger, erhvervs- og servicefunktioner, kultur- og fritidstilbud integreret med et aktivt sejler- og vandsportsmiljø. Ambitionen er en ny bydel med liv og aktivitet året rundt. Planerne tager konkret afsæt i, at marinaen i nord skal flyttes til marinaen i syd, som samtidigt udbygges.

Med tilladelsen stilles der en række vilkår, som er følgende:

1. Der skal træffes foranstaltninger, så boliger ikke påvirkes med virksomhedsstøj over Miljøstyrelsens grænseværdier.
2. Det skal sikres, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for trafikstøj overholdes på primære udendørs opholdsarealer på terræn, mens det i højden sikres med tekniske løsninger, at grænseværdierne kan overholdes på opholdsarealerne på altaner, samt at det indendørs støjniveau med åbne vinduer ikke overstiger grænseværdierne.
3. Det skal sikres, at hastighedsgrænsen på Skamlingvejen sænkes til 50 km/t.
4. Det skal sikres, at der lægges støjdæmpende asfalt på Skamlingvejen på strækningen ud for Marina City.
5. Det skal sikres, at gulvkonstruktioner og afløbsinstallationer i område F skal udføres ventilerede.
6. Gasforekomsten skal kortlægges yderligere og lægges til grund for detailplanlægningen af midlertidige teltpladser i område F.

Det er en forudsætning for VVM-tilladelsen, at anlægget etableres inden for rammerne af det projekt og dets anlægstekniske forudsætninger, som miljørapporten omfatter.

VVM-tilladelsen bortfalder, hvis den ikke er udnyttet inden 3 år, eller hvis den ikke har været udnyttet inden 3 på hinanden følgende år.

Det er væsentligt at være opmærksom på, at VVM-tilladelsen kun gælder i de delområder af lokalplan 0042-21, hvor denne er byggeretsgivende. Hvor lokalplan 0042-21 alene er en rammelokalplan meddeles en supplerende VVM-tilladelse, når en byggeretsgivende lokalplan foreligger.

Baggrund

Marina City har i december 2016 søgt Kolding Kommune og Kystdirektoratet om tilladelse til etablering af Marina City. Der er søgt om tilladelse til at skabe en samlet marina med plads til ca. 1.000 både, hvor der etableres nye moler, bådebroer, slæbesteder, klubhuse og erhverv/service med en tilknytning til marinaen samt bådoplag. Desuden etableres nye vejadgange og parkering til marinaen, de tilknyttede funktioner og boligerne i området. Landarealet udvides med ca. 8 ha i form af opfyldning. Der skal ske uddybning af nyt havnebassin og ny sejlrende og under fremtidige arealer til dæmninger, hvorved der opgraves ca. 315.000 m³ fjordbundsmateriale, som genplaceres til søs.

Øvrige miljøtilladelser

Udover ovenstående skal Kolding Kommune også give følgende miljøtilladelser:

I miljøgodkendelse efter Miljøbeskyttelseslovens § 33 til nyttiggørelse af ikke-farligt affald til landvinding stiller Kolding Kommune vilkår om indretning og drift af anlægget, der nyttiggør ikke-farligt affald som erstatning for landvinding med

jomfruelige råstoffer.

Udledningen af overskudsvand i forbindelse med opfyldet med nyttiggjorte materialer kræver en tilladelse fra Kolding Kommune efter Miljøbeskyttelseslovens § 28.

Udkast til udledningstilladelser har været fremlagt for offentligheden sammen med miljørapporten og plangrundlaget. Udledningstilladelsen er opdelt i 5 dele repræsenterende forskellige dræn- og udledningsteknikker.

Miljøgodkendelse og udledningstilladelse er vedlagt som bilag.

Udover Kolding Kommunes tilladelser skal der meddeles klaptilladelse fra Miljøstyrelsen og anlægstilladelse fra Kystdirektoratet. Begge tilladelser forventes meddelt i løbet af foråret 2021.

Bilag

VVM-tilladelse - Marina City

Udkast til udledningstilladelse til Marina City.

Udkast til miljøgodkendelse til nyttiggørelse af ikke farligt affald til opfyldning

Punkt 3: Analyse af alternativer vedrørende klapping af fjordbundsmaterialer fra Marina City-projektet

21/871

Resumé

På baggrund af Byrådets ønske i forbindelse med genplaceringen/klappingen af fjordbundsmaterialerne fra Marina City-projektet, har forvaltningen fået udarbejdet en analyse af en lang række alternativer til klapping.

Sagen behandles i

Fællesmøde mellem Plan-, Bolig- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget samt Byrådet.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at analysen af alternative anvendelser af uddybningsmateriale tages til efterretning,

at håndteringen af uddybningsmaterialerne fra Marina City-projektet - ud fra en helhedsvurdering på baggrund af anlægstekniske, miljømæssige, tidsmæssige og økonomiske forhold - sker via klapping,

at ansøgningen til Miljøstyrelsen om klaptilladelse opretholdes.

Beslutning Fællesmøde mellem Økonomiudvalget og Plan-, Bolig- og Miljøudvalget den 26-01-2021

Et flertal (fællesmødet med undtagelse af Benny Dall og Hans Holmer) indstiller forslaget til godkendelse.

Benny Dall og Hans Holmer kan ikke indstille forslaget til godkendelse.

Sagsfremstilling

Baggrund

I forbindelse med Byrådets beslutning den 2. april 2020 om at fremlægge forslag til lokalplan 0042-21 Marina City med tilhørende Kommuneplantillæg 8 og miljørapport i offentlig høring, besluttede Byrådet samtidigt, "At der i høringsperioden foretages analyse af mulige alternativer til den foreslåede bortskaffelse af materialer ved klapping på Trelde Næs området. Analysen indgår i den endelige behandling af kommune- og lokalplan."

På Plan-, Bolig- og Miljøudvalgets møde den 30. september 2020 bakkede udvalget endvidere op om et forslag fra Enhedslisten om, at "Forvaltningen pålægges at undersøge mulighederne for at indlede samarbejde med Hamborg Havn og Kolding Havn om nyttiggørelse af bundsediment fra uddybning af havneanlæg og sejlrender."

Endelig har den offentlige debat og møder med særlige interessenter i forbindelse med høringen af bl.a. miljørapporten, herunder ansøgningen om klaptilladelse, tydeliggjort en betydelig bekymring om konsekvenserne af uddybningsarbejderne og klappingen.

Analysereport om alternativer

På denne baggrund har projektets rådgivere udarbejdet rapporten "Analyse af alternative anvendelser af uddybningsmateriale".

Indledningsvist konstateres det i rapportens afsnit 1, at uddybningsmaterialet (ca. 315.000 m³) er klappingsegnet, at mængderne er nedbragt ved at der samlet set nu er reduceret med op mod 300.000 m³ bundmateriale i projektet (fra potentielt over 600.000 m³ til ca. 315.000 m³), at klappingsperioden nu er afgrænset til vinterperioden for at værne mest muligt om miljøet i fjorden og Lillebælt, og at det endvidere er hensigten at gennemføre en række tiltag, som styrker biodiversiteten og vandmiljøet i fjorden og bæltet.

I analysen gennemgås en række alternative muligheder for håndtering af uddybningsmaterialer. Gennemgangen er baseret på en vurdering af henholdsvis anlægstekniske, miljømæssige, tidsmæssige og økonomiske forhold.

Ved vurderingen af alternativernes brugbarhed er udgangspunktet, at den valgte håndtering af uddybningsmaterialet repræsenterer det bedste samlede resultat under hensyn til almindelige forvaltningsretlige principper, hvorved der skal være proportionalitet mellem den teknisk-økonomiske indsats og den miljømæssige gevinst.

Bortskaffelse ved klapping bør generelt – så vidt det er muligt – undgås eller begrænses. Derfor blev der allerede tidligt i projektudviklingen i forbindelse med afklaring af projektets forudsætninger taget en række skridt for at begrænse mængden af uddybningsmaterialer til klapping, og der blev allerede dengang vurderet på en række mulige alternativer hertil. Klapping blev dengang vurderet som den bedste håndtering af uddybningsmaterialet, og klapping på Trelde Næs klappads blev således lagt til grund for projektbeskrivelsen og dermed den udførte konsekvensvurdering samt ansøgningen til Miljøstyrelsen om klaptilladelse.

Analysens samlede konklusion er, at der heller ikke i dag findes teknologier, som kan være alternative løsninger, der både teknologisk, miljømæssigt og økonomisk kan fungere, med det uddybningsmateriale, som skal bortskaffes i den aktuelle situation. Klapping er derfor en nødvendigt metode til håndtering af uddybningsmaterialer i forbindelse med realiseringen af Marina City-projektet.

Metoder og eventuelt samarbejde med Hamborg Havn

En del af analyserapporten belyser metoderne, som benyttes af Hamborgs havnemyndighed (HPA) ved håndteringen af havnesedimenter, samt de eventuelle muligheder for et samarbejde med HPA om nyttiggørelse af bundsediment fra uddybning. Jf. rapportens afsnit 5.7, 5.8 og 5.9.

Grundlæggende benytter man sig hos HPA af følgende metoder:

Ca. 94 % af havnesedimenterne har et så lille indhold af miljøfarlige stoffer, at de klappes primært i Tyske Bugt/Nordsøen.

De resterende ca. 6 % er så forurenede, at de skal behandles på land. Dette sker i havnens mekaniske anlæg til adskillelse af havneslam, METHA. I dette anlæg adskilles den forurenede slam fra det uforurenede sand. Sandet nyttiggøres herefter i anlægsarbejder, mens vandet presses ud af den forurenede slam, som herefter deponeres eller nyttiggøres som tætningsmateriale på et affaldsdeponi.

Behandlingen af de forurenede materialer i METHA-anlægget betyder, at der sker en delvis nyttiggørelse af de aktuelle materialer, at den begrænsede deponikapacitet ikke belastes unødigt, og at en meget kostbar deponering begrænses.

Angående separering af sand til nyttiggørelse er der den væsentlige forskel på situationen i Hamborg og Kolding, at der ikke i bundmaterialet fra Kolding fjord er en nævneværdig mængde af sand, som vil kunne udskilles og nyttiggøres. Jf. rapportens afsnit 5.7.

Angående metoder til at presse vand ud af slam, findes sådanne teknologier. Pladskravene hertil, den lange procesperiode samt de store økonomiske omkostninger betyder imidlertid, at anvendelsen af en sådan metode ikke er realistisk, idet der i Kolding hverken er pladsmæssige muligheder, behandlingen vil vare adskillige år, og her er ikke tale om forurenede uddybningsmaterialer som skal deponeres. Jf. rapportens afsnit 5.8.

Med hensyn til eventuelt at transportere materialerne til behandling i Hamborg, vil der være tale om en lang, miljømæssigt belastende, tidskrævende og kostbar transport og behandling. Konklusionen er her, at behandling og deponering i Hamborg ikke er en miljømæssig eller økonomisk forsvarlig løsning, som samtidig vil forsinke projektet. Jf. rapportens afsnit 5.9.

Med hensyn til et eventuelt strategisk samarbejde mellem HPA, Kolding Havn og Kolding Kommune vurderer forvaltningen i lyset af den gennemførte dialog med HPA og de ovenstående delkonklusioner, at der ikke er grundlag herfor. Jf. rapportens afsnit 5.9.

Med hensyn til et samarbejde med Kolding Havn om at modtage uddybningsmaterialerne henvises til rapportens afsnit 5.3 og 7.1, hvor de eventuelle muligheder for at etablere et nyt indspulingsbassin i Lystbådehavn Nord, samt eventuelle muligheder for at benytte det eksisterende indspulingsbassin belyses. Konklusionerne er her, at disse alternativer ikke er gangbare.

Projektilpasninger

I erkendelse af, at der ikke findes realistiske alternativer til den nødvendige klapping af de aktuelle uddybningsmaterialer, samt Byrådets ønske om bedst muligt at værne om miljøet i Lillebælt og Kolding fjord, tages der en række skridt og gennemføres der en række væsentlige projektilpasninger, for at reducere påvirkningen fra uddybnings- og klappingsarbejdet og for at fremme vandmiljøet og biodiversiteten:

Mængden af uddybningsmateriale fra fjordbunden og hermed materiale til klapping reduceres, som følge af at der ikke mere planlægges boligbyggeri på nyopfyldt landareal. Dette indebærer en beregnet reduktion på ca. 45.000 m³.

Projektet tilpasses således, at perioden for uddybnings- og klapaktiviteterne reduceres til vinterperioden i månederne december – marts, hvor uddybningsarbejder i marts sker bag spuns. Denne projektilpasning vil medføre en række fordele og miljømæssige forbedringer (herunder bl.a. minimering af iltsvind, hensyntagen til ørred, sild og marsvin, fiskeri, rekreative aktiviteter), jf. rapportens punkt 1.3.

Som led i Marina City-projektet er det endvidere hensigten at gennemføre en række tiltag, som styrker biodiversiteten og vandmiljøet i fjorden og bæltet. Her er tale om tre konkrete indsatser:

- Etablering af et større antal Biohuts® under den nye ydermole i marinaen
- Etablering af et snorkelrev på lavt vand i Koldings yderfjord
- Etablering af et større ålegræsprojekt et eller flere egnede steder i Kolding fjord.

Bilag

Analyse af alternative anvendelser af uddybningsmaterialer_2021.01.12

Punkt 4: Endelig vedtagelse af lokalplan 0415-15 Vonsild Øst med tilhørende kommuneplantillæg 30

20/26368

Resumé

Forslaget til lokalplan (med tilhørende kommuneplantillæg) har været offentligt fremlagt i perioden 30. september – 25. november 2020. Ved indsigelsesfristens udløb havde forvaltningen modtaget otte høringsvar.

Høringsvarene har givet anledning til 10 ændringsforslag:

- vedrørende krav til handicapparkering ved daginstitution
- vedrørende et mindre areal til håndtering af regnvand og vendeplads ved eksisterende boliger ved Vonsildvej
- vedrørende reduktion af lokalplanområdet ved Povlinesminde (med tilhørende justering af kommuneplantillægget)
- vedrørende en ny bebyggelsesplan i den nordøstlige del af planområdet
- vedrørende en række justeringer af bestemmelser for bebyggelse i den nordøstlige del af planområdet.

Med ændringsforslagene reduceres lokalplanområdet med ca. 2 ha og antal boliger reduceres fra 532 til 507.

Sagen behandles i

Plan-, Bolig- og Miljøudvalget, Økonomiudvalget og Byrådet.

Forslag

By- og udviklingsdirektøren foreslår,

at kommuneplantillæg 30 vedtages med ændringsforslag C, som fremgår af sagsfremstillingen

at lokalplan 0415-15 Vonsild Øst – en ny bydel vedtages med ændringsforslagene A-J, som fremgår af sagsfremstillingen.

Beslutning Fællesmøde mellem Økonomiudvalget og Plan-, Bolig- og Miljøudvalget den 26-01-2021

Forslaget indstilles til godkendelse.

Sagsfremstilling

Lokalplanen (med tilhørende kommuneplantillæg) er kategoriseret som en A-lokalplan jævnfør A, B, C kategoriseringen, hvilket betyder, at det er Byrådet, der har kompetence til at træffe beslutning om endelig vedtagelse af lokalplanen (med tilhørende kommuneplantillæg).

Byrådet vedtog den 22. september 2020 at offentliggøre planforslagene.

Politiske fokusområder m.m.

Lokalplanen understøtter Plan-, Bolig- og Miljøudvalgets Politiske Fokusområde i forhold til understøttelse af Det gode liv og styrkelse af bosætningsmuligheder i Kolding, samt fokusområder Varieret boligudbud og Den attraktive by. Lokalplanen skaber mulighed for en ny bydel med boliger, som matcher forskellige behov – både rækkehuse, parcelhuse på forholdsvis små grunde og parcelhuse på større grunde i samspil med omgivende landskab. Boligområdets attraktivitet understøttes af nærhed til en ny dagligvarebutik og eksisterende skole. Endvidere tager planlægningen afsæt i områdets autenticitet, idet arealer langs Dalby Møllebæk udlægges til bynære naturarealer med stier, mens eksisterende bevaringsværdig bebyggelse, beskyttede diger og markant beplantning bevares.

Lokalplanen understøtter arkitekturstrategien ved at have fokus på at udviklingen af boligområdet sker med en kvalitet, der bidrager til bedre liv. Planlægningen vil i overensstemmelse med arkitekturstrategiens intentioner bidrage til områdets identitet, da bevaringsværdige elementer og særlige landskabstræk bevares. Desuden arbejdes i planlægningen med adgang til opholdsarealer, natur og rekreative områder og gode sti- og vejforbindelser. Der sættes endvidere fokus på at den nye bebyggelse mod det åbne land understøtter den gode landskabsoplevelse. Endelig tages der højde for de fremtidige klimaforhold ved sikring af tilstrækkeligt areal til håndtering af regnvand.

Lokalplanens indhold

Planlægningen er en opfølgning på Strukturplan for Dalby-Vonsild og skal åbne for realisering af en ny bydel med et lokalcenter, en daginstitution, op til 531 boliger (antal boliger forventes reduceret på baggrund af indkomne høringsvar),

tilhørende infrastruktur og grønne arealer.

Området for lokalplanforslaget omfatter et areal på ca. 45 ha beliggende i landzone (arealet forventes reduceret på baggrund af indkomne høringssvar). Området skal overføres til byzone med lokalplanens endelig vedtagelse.

Der er i planlægningen fokus på at sikre varierede boligformer (rækkehuse og fritliggende parcelhuse med forskellige grundstørrelser), bevaringsværdier knyttet til eksisterende gårdbebyggelser og diger med læhegn, hensigtsmæssig vej- og stistruktur samt adgang til grønne områder.

Etablering af bydelen forventes at ske i samarbejde mellem Kolding Kommune og private aktører.

Forslag til lokalplan er vedlagt som bilag.



Området omfattet af forslag til lokalplanen (uden indarbejdelse af ændringsforslag).

Bevaring

I den nordlige del af området for lokalplanforslaget ligger Padholm og Povlinesminde – gårdbebyggelser med bevaringsværdige bygninger og tilhørende haver. For at sikre disse for fremtiden, indeholder lokalplanforslaget bestemmelser om, at det kræver Byrådets særlige tilladelse at nedrive eller ændre på disse bygninger. Det er intentionen med planlægningen, at de bevaringsværdige bygninger skal være synlige og virke identitetsskabende i det nye boligområde.

Lokalplanforslaget giver mulighed for, at stuehuset til Padholm omdannes til en bolig med en stor have, mens stuehuset og driftsbygninger til Povlinesminde indrettes til boliger eller lettere erhverv i form af café, restaurant, forsamlingslokaler, kontor, liberale erhverv, privat og offentlig serviceerhverv. Povlinesmindes sydvendte have bibeholdes i lokalplanforslaget, og der sikres en afstand fra de bevaringsværdige bygninger til ny bebyggelse, så Povlinesminde fortsat opleves som en bygningsmæssig egen helhed. Bevaring af haven og beplantningen understøtter bevaring af det historiske miljø. Povlinesminde forventes at udgå fra lokalplanområdet på baggrund af indkommet høringssvar.

Arkitektur

Den maksimale bygningshøjde i lokalplanområdet fastlægges på 2 etager og 8,5 meter (undtaget en mobilantennemast på 36 meter). Lokalplanforslaget lægger op til kun én etage og lavere bygningshøjder tættest på Vonsildvej, for at bebyggelsen ikke bliver påvirket af trafikstøj, samt i den nordlige og østlige del for ikke at virke dominerende i forhold til de bevaringsværdige bygninger ved Povlinesminde og landskabsformer.

Med bestemmelser for, hvilke farver og materialer samt tagformer, der kan anvendes i bebyggelse i lokalplanområdet, sikres en samlet helhed, selvom bebyggelsen kan få forskellig størrelse og udtryk. Det er intentionen at give mulighed for

såvel traditionel som moderne arkitektur.

Skiltning

Lokalplanforslaget regulerer skiltning i området for at sikre, at skiltningen ikke virker dominerende i forhold til omgivelserne. I tilknytning til lokalcentret tillader lokalplanforslaget ét pylonskilt med en maksimal højde på 9 meter til skiltning for alle virksomheder i lokalcentret. I tilknytning til erhverv ved Povlinesminde tillades et mindre pylonskilt på 3 meter. Dertil kommer mindre henvisningsskilte.

Grønne områder

Lokalplanforslaget udlægger fælles grønne arealer i delområder med boliger og et stort grønt område langs Dalby Møllebæk. Grønne kiler med stiforbindelser skaber adgang fra boliger til de grønne arealer langs bækken.

De grønne arealer langs Dalby Møllebæk er en del af et grønt strøg langs bækken, som starter længere mod nord og udgør en vigtig rekreativ kile i byen. Bestemmelserne i lokalplanforslaget sikrer, at delområdet vil fremstå som en naturlig forlængelse af naboarealer mod nord, men tillader samtidig en vis variation i beplantning og anlæg til den rekreative brug.

Langs Dalby Møllebæk og i lavninger udlægges arealer til regnvandsbassiner. Regnvandsbassinerne skal anlægges i samspil med omgivende grønne arealer og opholdsarealer. Det er hensigten at udvikle et boligområde, hvor udearealer og landskabelige kvaliteter bidrager til bydelens attraktivitet.

Lokalplanforslaget indeholder desuden bestemmelser om bevaring af eksisterende diger med tilhørende læhegn som landskabselementer med fortælle værdi om områdets fortid. Terrænformen af det tidligere jernbanetrace i den vestlige del af området søges ligeledes bevaret og sikret som landskabeligt og kulturhistorisk element.

Veje og stier

Området for lokalplanforslaget skal vejbetjenes fra den eksisterende rundkørsel på Vonsildvej, hvilket samlet set giver den mest hensigtsmæssige vejbetjening af området. Med denne vejtilslutning ledes trafikken fra det nye byudviklingsområde ud til det overordnede vejnet på en måde, som sikrer de bløde trafikanter. Den trafik, der skal på motorvejen, vil sandsynligvis søge mod motorvejstilslutningen i Ødis, og dermed bliver der ikke yderligere pres på krydset Vonsildvej/Tankedalsvej og motorvejstilslutningen Tankedalsvej.

I lokalplanforslaget udlægges en fordelingsvej, stamveje, de længste boligveje og vejadgange til vejbetjening af de enkelte delområder.

Der er i planlægningen fokus på at skabe et stisystem med god adgang til skolen og daginstitution vest for Vonsildvej, til den nye dagligvarebutik, til de grønne arealer langs Dalby Møllebæk og til de tilstødende eksisterende boligområder nord for lokalplanområdet. I lokalplanforslaget udlægges derfor et stisystem, blandt andet med krydsning af sti til skole med Vonsildvej i krydset med Catolhavegyden. Desuden udlægges et par forbindelsesstier til fremtidigt byudviklingsområde på den østlige side af Dalby Møllebæk.

Mod nord giver lokalplanforslaget også mulighed for en bussluse til Blåbærvej, så fremtidige beboere i området og resten af Vonsild får en optimal betjening med offentlig transport.

Støj

Med krav om etablering af støjvolde og begrænsning af bebyggelsens højde tættest på Vonsildvej sikrer lokalplanforslaget, at grænseværdierne for trafikstøj bliver overholdt på boligarealerne inden for lokalplanområdet. I forhold til virksomhedsstøj fra lokalcenter stiller lokalplanforslaget krav om, at der skal etableres støjafskærmning enten i form af støjmur eller i form af jordvolde, så vejledende støjgrænseværdier overholdes.

Kommuneplantillæggets indhold

Forslag til kommuneplantillægget, som omfatter samme område som forslag til lokalplanen, justerer kommuneplanen i det omfang, som er nødvendig for at sikre lokalplanens overensstemmelse med kommuneplanen.

Forslag til kommuneplantillægget medfører følgende ændringer i Kommuneplan 2017:

- der justeres forløbet af afgrænsning mellem rammeområder udlagt til lokalcenter, bolig og til grønt område samt mod det åbne land syd på
- der udskilles nye rammeområder udlagt til bolig og grønt område med ændrede supplerende bestemmelser
- der udskilles et nyt rammeområde til blandet bolig og erhverv omkring Povlinesminde, med mulighed for boliger, kulturelle formål, restaurant, kontor og serviceerhverv (rammeområdet forventes at udgå på baggrund af indkommet høringssvar)
- der justeres detailhandelsramme for lokalcentret Padholm

- kommuneplanen opdateres i forhold til rækkefølgeplan og princip for udbygning i Vonsild Øst.

Forslag til kommuneplantillægget er vedlagt som bilag.

Høringssvar

Forslag til lokalplan (med tilhørende kommuneplantillæg) har været offentligt fremlagt i perioden 30. september 2020 – 25. november 2020. Ved høringsfristens udløb havde forvaltningen modtaget otte høringssvar.

Forvaltningens bygherrefunktion for den eventuelle daginstitution i området er kommet med et ønske om, at kravet til handicappladser til kassevogne reduceres fra 2 til 1 plads for daginstitutionens parkeringsanlæg i størrelse 26-75 p-pladser. Forvaltningen vurderer, at ønsket kan imødekommes, da der ikke forventes langvarig parkering af handicapkassevogne og dermed mangel på den type p-pladserne ved daginstitutionen. Den fremsendte høringssvar giver anledning til ændringsforslag A.

Ejeren af et parcelhus ved Vonsildvej 85, som støder op mod lokalplanområdet, er i høringsperioden kommet med et ønske om udlæg af en vendeplads ved eksisterende adgangsvej til ejendommen (og husnumre 87 og 89) og om forebyggelse af forværring af ejerens problemer med overfladevand som konsekvens af realisering af lokalplanen. Forvaltningen vurderer, at ønskerne kan imødekommes ved udlæg af et areal til vendeplads og et 3 meter bredt bælte langs adgangsvejen. I bæltet vil der kunne anlægges et drænrør eller lignende for at sikre kontrolleret afledning af overfladevand. Bæltet bør ejes og drives af grundejerforening i delområde 6, ligesom øvrige fælles grønne arealer i delområdet. Den fremsendte høringssvar giver anledning til ændringsforslag B.

Ejeren af parcelhus ved Catolhavegyden 13 har på vegne af beboere i nr. 9-17 fremsendt et ønske om, at støjvolden udlagt mellem lokalplanrådets boliger og Vonsildvej forlænges ca. 50 meter mod syd. Høringssvaret indeholder også en skitse til alternativ indretning af lokalcentret i lokalplanområdet. Ønsket begrundes i beboernes bekymring for støjgener fra varelevering mv. Forvaltningen skal i forbindelse med høringssvaret bemærke, at støjredegørelsen for virksomhedsstøj fra lokalcentret viser, at støjgrænseværdier bliver overholdt for eksisterende boliger vest for Vonsildvej både uden og med etablering af støjafskærmning omkring butikken, tankanlægget og vaskehalen. Den alternative indretning af lokalcentret er ikke en løsning, der kan indarbejdes i lokalplanen på grund af udfordringer i forhold til vejbyggelinje langs Vonsildvej og trafikikkerheden omkring lastbiler i området. Bygherre for lokalcentret har ikke ønsket ændringer i lokalplanen på grund af høringssvaret. Høringssvaret giver derfor ikke anledning til ændringsforslag.

Ejeren af Povlinesminde, Vyffs Vej 24, er i høringsperioden kommet med et ønske om, at delområde 8 med nødvendig vejadgang skal forblive i lokalplanen, mens delområde 7 ikke lokalplanlægges i denne omgang, forbliver i landzone og forbliver udlagt til boligformål i kommuneplanen. Forvaltningen vurderer, at ønsket kan imødekommes. Høringssvaret giver anledning til ændringsforslag C.

Udvikleren for den nordøstlige del af lokalplanområdet er i høringsperioden kommet med et ønske om, at lokalplanen muliggør en anden bebyggelsesplan, end der var lagt op til i lokalplanforslaget. Med begrundelse i intentioner om at skabe et endnu mere attraktivt boligområde er der tale om flere ændringer i lokalplanforslagets delområde 8, 10, 11, 12 og 13. Desuden er der fremsat en række ønsker om mindre justering af lokalplanens bestemmelser for disse delområder og delområde 14. Forvaltningen har efterfølgende været i dialog med udvikleren med henblik på afstemning af forventninger til bestemmelserne og kvalificering af bebyggelsesplanen, så den kan danne grundlag for lokalplanen. Bærende element i den nye bebyggelsesplan er øst-vest gående grønne kiler, som skaber en rekreativ forbindelse mellem det grønne strøg langs Dalby Møllebæk og de bagvedliggende delområder samt Povlinesminde.

På grund af forventet udvidelse af udviklerens areal mod Povlinesminde, har ejeren af Povlinesminde haft mulighed for at udtale sig som berørt af de forventede ændringer i lokalplanen. Ejeren har ikke haft bemærkninger til ændringerne. Høringssvaret fra udvikleren for den nordøstlige del af lokalplanområdet giver anledning til ændringsforslag D, E, F, G, H, I og J.

Ejere af parcelhus ved Catolhavegyden 1 er i høringsperioden kommet med en indsigelse mod støjvold langs Vonsildvej med op til 4 meters højde. De er bekymrede for, at støjvolden vil tage udsigten mod øst fra alle ejendomme på Catolhavegyden og for, at trafikstøjniveauet på ejendommene vil stige, da trafikstøjen vil blive reflekteret af støjvolden. Desuden stilles i høringssvaret spørgsmål til muligheder for udformning af krydsning af lokalplanens stisystem med Vonsildvej ved Catolhavegyden. Desuden er afsendere bekymrede for den stigende trafik og ønsker, at busslusen på Hoppesvej åbnes for gennemkørsel for at lette trafiksituationen ved Vonsild Skole.

Forvaltningen skal i forbindelse med høringssvaret bemærke, at det er uundgåeligt, at udsigten vil ændre sig som følge af byudvikling på hidtil ubebyggede arealer. En beplantet jordvold med en højde på maks. 4 meter vurderes at være en æstetisk acceptabelt løsning ved en gennemfartsvej som Vonsildvej.

I forhold til bekymringen for forøgelse af støjniveauet oplyser konsulentfirma COWI, at beplantet jordvold ikke reflekterer støj, men absorberer derimod støj. Der vil således ikke være tale om at støj fra vejtrafikken, primært på Vonsildvej, vil blive reflekteret tilbage mod Vonsildvej og Catholhavegyden, og støjniveauerne ved de omkringliggende ejendomme vil derfor ikke blive forøget som følge heraf.

Der er endnu ikke taget stilling til, hvordan de lette trafikanter skal krydse Vonsildvej ved Catolhavegyden. Der er heller ingen planer om at åbne busslusen på Hoppesvej, som ligger uden for lokalplanområdet. Forvaltningen er i jævnlig dialog med Vonsild Skole om mulige tiltag for at gøre børnene mere selvtransporterende. Høringssvaret giver ikke anledning til ændringsforslag.

Endelig har Banedanmark og Haderslev Stift i høringssvarene oplyst, at der ikke er bemærkninger til planforslagene.

De indkomne høringssvar og et skematisk oversigt over høringssvarene er vedlagt som bilag.

Ændringsforslag

De indkomne bemærkninger giver anledning til nedenstående ændringsforslag. Derudover er der redaktionelle tilretninger.

Ændringsforslag	Beskrivelse			
Ændringsforslag	Fra	Til		
A (vedr. parkeringskrav ved institution)	Lokalplanens § 5.28	Lokalplanens § 5.28	Lokalplanens § 5.28	
	Parkeringsanlæggets størrelse (antal p-pladser i alt)	Handicappladser til kassevogn (4,5 x 8,0 meter)	Parkeringsanlæggets størrelse (antal p-pladser i alt)	Handicappladser til kassevogn (4,5 x 8,0 meter)
	26-50	2	26-50	2, dog 1 for daginstitution
	51-75	2	51-75	2, dog 1 for daginstitution
B (vedr. vendeplads og afvanding ved Vonsildvej 85)	Lokalplanen	Lokalplanen	Lokalplanen	
		Ny § 5.3	Ny § 5.3	
		<i>Der udlægges et areal til en vendeplads til udvidelse af eksisterende privatfællesvej uden for lokalplanområdet, i princippet som vist på kortbilag 3.</i>	<i>Der udlægges et areal til en vendeplads til udvidelse af eksisterende privatfællesvej uden for lokalplanområdet, i princippet som vist på kortbilag 3.</i>	
		Efterfølgende bestemmelser i § 5 ændrer nummer.	Efterfølgende bestemmelser i § 5 ændrer nummer.	
	§ 5.3	Lokalplanområdet ma kun vejbetjenes fra Vonsildvej via de på kortbilag 3 viste nye veje.	§ 5.4	Lokalplanområdet ma kun vejbetjenes fra Vonsildvej via de på kortbilag 3 viste nye veje, dog undtaget den i § 5.3 nævnte vendeplads.
	Kortbilag 3	Kortbilag 3: i delområde 6 tilføjes ny signatur for vendeplads	Kortbilag 3: i delområde 6 tilføjes ny signatur for vendeplads	

Ændringsforslag Beskrivelse

Ændringsforslag Fra Til

Lokalplanen:

- 1) Boligvejen i planforslagets delområde 7 bliver til en fælles adgangsvej for lokalplanens delområder 8 og 10 og inddrages i delområde 10. Vejen skifter status fra boligvej til stamvej og krav om allé træer langs vejen udgår.
- 2) Delområde 10 udvides mod vest.
- 3) Delområde 10 omfattes af lignende bestemmelser som andre delområder til tæt-lav bebyggelse.
- 4) Der defineres placering af vejadgange til delområde 8 for at sikre hensigtsmæssig placering af vejkryds på den ovennævnte vej.
- 5) Der udlægges to sekundære stier på tværs af delområde 8 i forlængelse af grønne kiler i delområde 10.
- 6) Den nordlige afgrænsning af delområde 8 rykkes 5 meter mod nord for at sikre fleksibilitet i indretningen nord for den nordlige sti i delområdet.
- 7) Delområde 11 inddrages i delområde 12.
- 8) Der udskilles et nyt delområde til åben-lav bebyggelse i den sydlige ende af delområde 9. Delområdet får nummer 11.
- 9) Ændring af placering af boligveje og fælles grønne arealer i delområde 9.
- 10) Opdatering af tilladt antal boliger i delområder 9, 10, 11 og 12 (286 i alt).
- 11) Tilladt omfang af bebyggelse i delområder 9, 10, 11 og 12 defineres med antal etagekvadratmeter i stedet for bebyggelsesprocent.

D
(vedr. ny
bebyggelsesplan i
den nordøstlige
del af
planområdet)

Konsekvensrettelser flere steder i bestemmelser, redegørelsen og kortbilagene.

Lokalplanens § 3.8
Bebyggelse i delområder 2, 8, 9 og 12 må kun ske som tæt/lav bebyggelse i form af klynge, rakke-, dobbelt- samt kædehuse og lignende med tilhørende fælleshuse for områdets beboere med f.eks. socialt samværs-, vaske-, hobbyværkstedsfaciliteter og lignende.

E
(præcisering vedr.
fælleshuse)

Lokalplanens § 3.8
Bebyggelse i delområder 2, 8, 9, 10 og 12 må kun ske som tæt/lav bebyggelse i form af klynge, rakke-, dobbelt- samt kædehuse og lignende med *mulighed for* tilhørende fælleshuse for områdets beboere med f.eks. socialt samværs-, vaske-, hobbyværkstedsfaciliteter og lignende.

Lokalplanens § 6.4
Anlæg til områdets tekniske forsyning må have en højde af maks. 3,2 meter over terræn og højst fylde 20 m² bebygget areal og skal udfores således, at de i udtrykket underordner sig den øvrige bebyggelse.

F
(vedr.
teknikbygning i
delområde 9).

Lokalplanens § 6.4
Anlæg til områdets tekniske forsyning må have en højde af maks. 3,2 meter over terræn og højst fylde 20 m² bebygget areal, *dog højst 50 m² for én enkelt bygning i delområde 9*, og skal udfores således, at de i udtrykket underordner sig den øvrige bebyggelse.

Redegørelsen suppleres.

Lokalplanens § 7.10
Boligbebyggelse og eventuelle fælleshuse må højst opføres med følgende maksimale højder:
- (...)
- I delområder 9, 10, 11, 12 og 13 højst 6,5 meter.

G
(vedr. forøgelse af
den maksimale
bygningshøjde for
fælleshuse i
delområder 9, 10,
11, 12 og 13)

Lokalplanens § 7.10
Boligbebyggelse og eventuelle fælleshuse må højst opføres med følgende maksimale højder:
- (...)
- I delområder 9, 10, 11, 12 og 13 højst 6,5 meter, *dog 8,5 meter for fælleshuse*.

Konsekvensrettelse i redegørelsen.

Ændringsforslag	Beskrivelse	
Ændringsforslag	Fra	Til
H (vedr. mulighed for brun og grå farve på sekundære bygninger)	Lokalplanens § 8.28 Ydervægge på mindre bygninger som garager, udhuse, carporte, havepavilloner og lignende i delområder 2, 3, 4, 5, 6, 9, 10, 11, 12 og 13 skal fremstå i samme materiale og farve som bolig-, institutions- eller fælleshusbebyggelse på den pågældende ejendom <i>eller i sort og/eller grå farve eller i træets naturfarve, som ubehandlet træ og/eller behandlet med klar lak eller olie.</i>	Lokalplanens § 8.28 Ydervægge på mindre bygninger som garager, udhuse, carporte, havepavilloner og lignende i delområder 2, 3, 4, 5, 6, 9, 10, 11, 12 og 13 skal fremstå i samme materiale og farve som bolig-, institutions- eller fælleshusbebyggelse på den pågældende ejendom. <i>Derudover tillades, at disse vægge fremstår i sort og/eller grå farve eller i træets naturfarve som ubehandlet træ og/eller behandlet med klar lak eller olie, og/eller bejdset i sort, brun eller grå nuance.</i>
I (vedr. grundejerforening i delområder 9, 10, 11, 12)	Lokalplanens § 12.3 Der skal oprettes en grundejerforening med medlemspligt for samtlige ejere af ejendomme inden for delområderne 9, 10, 11 og 12 medmindre der kun findes én ejendom. Grundejerforeningernes formål er at eje samt drive og vedligeholde fællesarealer og fællesanlæg inden for delområderne samt i delområder 13, 14 og 16.	Lokalplanens § 12.3 Der skal oprettes en grundejerforening med medlemspligt for samtlige ejere af ejendomme inden for delområderne 9, 10, 11 og 12 medmindre der kun findes én ejendom <i>eller samtlige ejendomme har samme ejer.</i> Grundejerforeningernes formål er at eje samt drive og vedligeholde fællesarealer og fællesanlæg inden for delområderne samt i delområder 13, 14 og 16.
J (vedr. gårdrum i delområde 12)	Lokalplanens § 7.14 Bebyggelse i delområde 12 skal placeres således, at den fremstår som enheder af længehuse omkring et kvadratisk gårdrum og orienteres med længdeakse parallelt eller vinkelret i forhold til de på kortbilag 4 viste bevaringsværdige bygninger i delområde 7, som eksempelvis vist på illustration 7. Der skal opføres bebyggelse langs mindst 3 sider af gårdrummene. Mindre dele af bygningskroppe og mindre fritliggende bygninger som havepavilloner og lignende kan have en anden form og retning, hvis de ikke virker dominerende i den samlede bebyggelse i delområdet og i forhold til de bevaringsværdige bygninger i delområde 7.	Lokalplanens § 7.14 Bebyggelse i delområde 12 skal placeres således, at den fremstår som enheder af længehuse omkring et kvadratisk <i>eller rektangulært</i> gårdrum og orienteres med længdeakse parallelt eller vinkelret i forhold til de på kortbilag 4 viste bevaringsværdige bygninger <i>Povlinesminde uden for lokalplanområdet</i> , som eksempelvis vist på illustration 7. Der skal opføres bebyggelse langs mindst 3 sider af gårdrummene. Mindre dele af bygningskroppe og mindre fritliggende bygninger som havepavilloner og lignende kan have en anden form og retning, hvis de ikke virker dominerende i den samlede bebyggelse i delområdet og i forhold til de bevaringsværdige bygninger i delområde 7.
		Konsekvensrettelse i redegørelsen under Bebyggelse og anlæg, Omkring Povlinesminde.

Med ændringsforslagene reduceres lokalplanområdet med ca. 2 ha og antal boliger reduceres fra 532 til 507.

Forvaltningen vurderer, at ovennævnte ændringsforslag ikke giver anledning til fornyet offentlig høring af planforslag. Selv om der er tale om forholdsvis mange ændringer, drejer det sig om mindre ændringer og om en reduktion af lokalplanområdet. Desuden bemærkes, at de fleste ændringsforslag er foranlediget af dem, der vil kunne blive berørt af ændringsforslagene, mens der i forbindelse med ændringsforslag D er gennemført en høring af berørt part.

Udkast til kommuneplantillæg og lokalplan med indarbejdede ændringsforslag fremgår af bilag.

Miljøvurdering

I forbindelse med udarbejdelse af forslag til lokalplanen blev der i en miljørapport belyst, om realisering af lokalplanen kan medføre sundhedsmæssige risici for beboere af eksisterende boligområder ved Vonsildvej på grund af forøget trafikstøj. I rapporten konkluderedes, at realisering af lokalplanen ikke vil føre til en væsentlig miljøpåvirkning, fordi støjen vil forøges med ca. 1 dB ved de eksisterende boliger, hvilket ikke betragtes som en tydeligt hørbar ændring.

Der er i høringsperioden indkommet en enkelt bemærkning til en miljøparameter behandlet i miljørapporten. Det fremføres, at den planlagte jord/støjtold langs Vonsildvej vil have en tvivlsom effekt og at den vil skabe resonans, så støjniveaulet på Catolhavegyden vil blive forøget.

På baggrund af det indkomne høringssvar, har Kolding Kommune bedt COWI om en vurdering af, om eventuel resonans fra volden vil forøge støjniveaulet på Catolhavegyden. COWI oplyser, at beplantet jordvold ikke reflekterer støj, men absorberer derimod støj. Der vil således ikke være tale om at støj fra vejtrafikken, primært på Vonsildvej, vil blive reflekteret tilbage mod Vonsildvej og Catholhavegyden, og støjniveauerne ved de omkringliggende ejendomme vil derfor ikke blive forøget som følge heraf.

Der er ikke foretaget ændringer i lokalplanen som følge af udarbejdelsen af miljørapporten eller det indkomne høringssvar.

Overtagelse af ejendommen

Lodsejere af landbrugsejendomme, som med lokalplanen overføres til byzone, kan inden 4 år forlange ejendommen overtaget af kommunen, jf. planlovens § 47a, med mindre ejeren har underskrevet en frafaldserklæring.

Kolding Kommune forventer at købe matr. nr. 20a Vonsild By, Vonsild, som er en del af lokalplanområdet (primært delområder 5 og 6). Da ejer har sendt et salgstilbud på jorderne, vurderes det ikke at være behov for en fraskrivelseserklæring.

Kolding Kommune forventer desuden at købe et mindre areal (matr. nr. 20m og 77b Vonsild By, Vonsild i lokalplanens delområde 6).

For øvrige landbrugsarealer i lokalplanområdet har ejere underskrevet og tinglyst fraskrivelseserklæringer.

Aftale om tildeling af vejrettigheder mv.

Der vil ikke være offentlige veje i området, fordi området ses som et lukket område uden gennemkørende trafik, og hvor al trafik genereres af beboere eller af personer med ærinde i selve området. Det betyder, at den skitserede fordelingsvej, som skal vejbetjene byudvikling på arealer tilhørende de 3 lodsejere, skal være en privat fællesvej.

I den forbindelse er forvaltningen i dialog med lodsejerne og de fremtidige udviklere med henblik på at indgå en frivillig aftale om finansiering af fordelingsvejen og tildeling af vejrettigheder. Det forventes, at aftaleparterne (herunder blandt andet Kolding Kommune) vil bidrage til etablering af de relevante strækninger af vejen forholdsmæssigt til de ved lokalplanen opnåede byggeretter (opgjort efter antal boliger eller areal til erhverv). Udkast til aftalen er under udarbejdelse. Når lokalplanen bliver endelig vedtaget, kan aftalen indgås.

Kommunen har mulighed for at fordele anlægsomkostninger og tildele vejretter. Frivillige aftaler mellem lodsejere og udviklere ses dog som en mere smidig proces.

Bilag

Skematisk oversigt over høringssvar

Alle høringssvar samlet

Kommuneplantillæg 30_offentliggjort forslag

Kommuneplantillæg 30_med ændringer

Lokalplan 0415-15_offentliggjort forslag

Miljørapport for Lokalplan 0415-15

Sammenfattende redegørelse for Lokalplan 0415-15

Lokalplan 0415-15_med ændringer

Punkt 5: Underskriftsark

18/86

Resumé

Udvalget skal godkende beslutningsprotokollen. Dette gøres ved, at hvert medlem skal underskrive ved at trykke på "Godkendt".

Sagen behandles i

Fællesmøde mellem Økonomiudvalget og Plan-, Bolig- og Miljøudvalget.